

米子空港 A 2 (Advanced/Airport) — B C P
(概要版)

大阪航空局美保空港事務所

目次

- 0. 用語の定義
- 1. 被害想定
- 2. 総括的災害マネジメントに向けた目標設定
- 3. 「A2-HQ」（「A2-BCP」-Headquarters：総合対策本部）の設置
- 4. 全ての空港において策定すべき計画
 - （1）B-Plan（Basic Plan：基本計画）
 - 4-1. 滞留者対応計画
 - 4-2. 早期復旧計画
 - （2）S-Plan（Specific-functional Plan：機能別の喪失時対応計画）
 - 4-3. 電力供給機能
 - 4-4. 通信機能
 - 4-5. 上下水道機能
 - 4-6. 燃料供給機能
 - 4-7. 空港アクセス機能
- 5. 当該空港の利用状況や位置づけを踏まえ必要に応じて策定する計画
 - 5-1. 貨物施設復旧計画
- 6. 外部機関との連携
- 7. 情報発信
- 8. 訓練計画
- 9. 各施設の担当部署と技術者の配置状況

0. 用語の定義

米子空港 A2-BCP で使用される主な用語については、以下のとおり定義する。

- ・ A2 (Advanced/Airport) - BCP

空港全体としての機能保持及び早期復旧に向けた目標時間や関係機関の役割分担等を明確化したもので、「B-Plan」、「S-Plan」等により構成。全ての空港利用者（滞留者）の安全・安心の確保、背後圏の支援、航空ネットワークの維持を目的として、空港ごとに策定。

関係機関が個別に策定する BCP（個別 BCP）と連動することにより、当該空港としての事業継続を目指す。

- ・ A2-HQ（「A2-BCP」-Headquarters：総合対策本部）

災害の発生時に当該空港に設置される総合対策本部のことで、「A2-BCP」で位置づけられた本部長を現場の意思決定者とし、全ての関係機関を総括。

- ・「A2-HQ」事務局（Pre-HQ）

災害の発生直後において、「A2-HQ」が設置される前の段階であっても国土交通省航空局への連絡（第一報）を行うとともに、「A2-HQ」の設置（構成員の招集）や運営等の事務を担う。

- ・ B-Plan (Basic Plan：基本計画)

空港利用者の安全・安心の確保を目的とした「滞留者対応計画」及び航空ネットワークを維持するための滑走路等の空港施設の「早期復旧計画」からなる「A2-BCP」の基本となる計画。

- ・ S-Plan (Specific-functional Plan：機能別の喪失時対応計画)

空港を機能させるために必須となる「電力供給」、「通信」、「上下水道」、「燃料供給」、「空港アクセス」といった5つの機能別の喪失時対応計画。「B-Plan」と併せて策定。

- ・ TEC-FORCE (Technical Emergency Control FORCE)

大規模災害への備えとして、迅速に地方公共団体等への支援が行えるよう、2008年4月に創設された「緊急災害対策派遣隊」のこと。大規模な災害等に際して、被災した空港管理者（95空港）が行う被災状況の迅速な把握、被害の拡大の防止、被災地の早期復旧等に対する技術的な支援を円滑かつ迅速に実施し、全国の各地方整備局、地方航空局、地方運輸局等の職員が活動。

- ・ 関係機関

空港事務所、空港内事業者、復旧工事を行う民間事業者、救急・救命活動を担う機関、関係自治体、警察、消防、アクセス交通事業者、災害の発生時の滞留者対応及び空港の機能復旧に関わることが見込まれる組織・事業者。

- ・ 空港管理者

空港法第4条及び第5条に規定される、空港の設置及び管理を行う者で、本米子空港 A2-BCP においては「大阪航空局 美保空港事務所」を指す。

- ・ 空港機能

民航地区エプロン、誘導路等の基本施設や旅客ターミナルビル等の空港施設だけでなく、空港アクセス等空港の運営に必須となる施設等の機能の総称。

- ・ 空港内事業者
旅客ターミナルビルの運営主体、航空会社、貨物運送事業者、グランドハンドリング事業者、燃料供給事業者等を指す。
- ・ 航空輸送上重要な空港
緊急輸送の拠点となる空港のうち、特に、航空ネットワークの維持、背後圏経済活動の継続性確保において重要と考えられる空港で、以下の 13 空港。
成田国際空港、東京国際空港、中部国際空港、関西国際空港、大阪国際空港、新千歳空港、仙台空港、新潟空港、広島空港、高松空港、福岡空港、鹿児島空港、那覇空港
- ・ 個別 B C P
関係機関が専門的知見をもって個別に策定する B C P。
関係機関が自らの行動計画を定めたものであり、「A 2－B C P」と一体となって当該空港における事業継続に向けた取組をなすもの。
- ・ 災害時要配慮者
傷病者、高齢者、障害者、乳幼児、外国人等の避難時において特に配慮を要する者。
- ・ 全国主要空港
航空輸送上重要な空港（13 空港）及び四方を海に囲まれ連絡橋により陸地と接続している空港（北九州空港、長崎空港、神戸空港）の計 16 空港。
- ・ 滞留者
災害の発生時に空港に留まると想定される、航空旅客をはじめとした全ての空港利用者を指し、近隣からの避難者（空港への流入者）等も含む。なお、滞留者数の把握にあたっては、空港内の従業員も含む。滞留者は、「非自発的滞留者」（自らの意思によらずやむを得ず空港にとどまる利用者）と「自発的滞留者」（自らの意思により空港にとどまる利用者及び近隣からの避難住民）より構成
- ・ 総括的災害マネジメント
国土交通省航空局が 2019 年 4 月にとりまとめた「災害多発時代に備えよ！！～空港における「総括的マネジメント」への転換～」の根幹を為すもので、災害時及びそれに備えて、「（「A 2－H Q」の）本部長の統括の下、関係機関が一体となって対応するという考え方。
- ・ ノータム（NOTAM:Notice to Airmen）
航空保安諸施設、業務、方式及び航空に危険を及ぼすもの等の設定、状態又は変更に関する情報で、書面による航空情報では時機を得た提供が不可能な場合に通信回線及びインターネットにより配布されるもの。
- ・ （「A 2－H Q」の）本部長
A 2－B C Pの策定においては、国管理空港では空港長、コンセッション空港では運営権者の長、地方管理空港や会社管理空港では空港管理者の代表者を想定しており、米子空港 A 2－B C Pにおいては、大阪航空局美保空港長を指す。
- ・ リエゾン
フランス語（Liaison）で「つなぐ」という意味で、国土交通省では「災害対策現地情報連絡員」の呼称として使用されており、米子空港 A 2－B C Pにおいても同様の意味で使用。

災害が発生した場合等において、国から被災地に派遣され、国との情報伝達の円滑化を図り、適切な災害対応を行う上で役立つ情報提供や助言を適時的確に実施。

1. 被害想定

(1) 地震

①想定規模

境港市地域防災計画にて市域で大きな災害をもたらすと想定される地震は「鳥取県西部地震断層」の地震により想定する。なお、鳥取県地震・津波被害想定調査報告書において、境港市に大きな影響を与える可能性のある断層等の地震としては、他に宍道（鹿島）断層（39km）と宍道（鹿島）断層（22km）があるが、宍道（鹿島）断層（39km）については、原子力規制委員会が島根原子力発電所の安全性を最大限に確保するために用いられた知見であり、政府の地震調査研究推進本部においては、宍道（鹿島）断層の長さは、「地表で確認される断層長さと同じ約21kmもしくはそれ以上と推定されます。」とされており、行政が行う一般防災対策としては、宍道（鹿島）断層（22km）の方が適切であると考えられる。

そこで宍道（鹿島）断層（22km）と鳥取県西部地震断層を比較した場合、鳥取県西部地震断層による地震の被害の方が、境港市に大きな影響を与えるため、鳥取県西部地震断層の地震により想定した。

想定規模としては境港市地域防災計画と同じ、市域に最大の被害をもたらすと予想される「鳥取県西部地震断層の地震」（マグニチュード7.3：震度6弱～6強）とする。

②被害状況

境港市地域防災計画における想定地震の最大震度に基づく被害予測

- ・建物全壊 約20棟、半壊 約290棟、一部損壊 約5,000棟
- ・死者数 数人、負傷者数 約60人、避難者数 約2,800人（被災1日後）
- ・ライフライン機能支障（LPガス 2.1%、電力 0%、上水道 11%、下水道 18.9%）

境港市地域防災計画の被害想定に準ずるものとし、かつ、空港については以下を想定。

- ・鉄道が運休し、空港連絡バスは各方面全便運休、高速道路は通行止め、一般道は交通規制等により、空港周辺に渋滞が発生。
- ・旅客、送迎等の旅客ターミナルビル利用者と空港内従業員及び周辺住民などを合わせ、空港内で夜間を過ごす滞留者が200人発生。
- ・旅客ターミナルビル及び空港内各施設は、構造部材に被害はないが、非構造部材（天井板、空調ダクト、窓ガラス等）の損傷、自動販売機や物販棚等の転倒による被害あり。
- ・電力は電力会社からの供給は継続しているが、空港内受配電設備の一部損傷による停電が発生。
- ・ガスは施設点検による供給停止、米子市水道局からの上水は断水、通信回線は電話回線（固定、携帯）が利用しづらい状況が発生。
- ・旅客ターミナルビル内の一部が停電。断水し、下水も使用不可。
- ・誘導路等の基本施設が液状化により使用不可。

(2) 津波

①想定規模

鳥取県は、「鳥取県地震防災調査研究委員会」（以下「研究委員会」という。）を設置し、国が公表した新たな断層モデル及び研究委員会が設定した県独自モデルによる津波浸

水想定区域の設定や被害想定を実施し公表している。この研究委員会の津波想定部会では「日本海東部縁（F17、F24、F28、佐渡島北方沖断層）」及び「鳥取沖（F55）」の5つの震源域を想定しシミュレーションを行ったが、この中で境港市にとって最も影響が大きい「F55断層」及び「佐渡島北方沖断層」による津波について被害想定を行っている。

境港市地域防災計画においては、境港市の津波浸水面積は398ha、最大波高は3.7m、としている。

米子空港は日本海側の海外線から離れており、境港市の津波浸水想定区域となっていないことから、被害想定は設定しない。

②被害状況

境港市地域防災計画によると、米子空港の浸水被害はない。

（3）悪天候等

①想定規模（境港市における最大観測値）

- ・大雨：日降水量290.2mm（明治27年8月23日）
- ・台風：瞬間最大風速42.0m/s（平成3年9月27日）
- ・大雪：最深積雪94cm（昭和38年2月2日）

②被害状況

境港市地域防災計画の被害想定に準ずるものとし、かつ、空港については以下を想定。

大雨、暴風（台風）

- ・鉄道が運休し、空港連絡バスは各方面全便運休、高速道路は通行止め、一般道は空港から各方面への道路に交通規制等により、空港周辺に渋滞が発生。
- ・強風により航空機の離着陸が出来ず、出発便の欠航及び到着便の他空港へのダイバートが発生。（ダイバート便は天候回復後に集中して到着）
- ・電力は電柱の倒壊、電線の切断等により電力会社からの供給が停止。
- ・ガスは施設点検による供給停止、通信回線は電話回線（固定）が電柱の倒壊等により、（携帯）は周辺基地局の障害により、それぞれ利用しづらい状況が発生。
- ・旅客、送迎等の旅客ターミナルビル利用者と空港内従業員及び周辺住民などを合わせ、空港内で夜間を過ごす滞留者が200人発生。

大雪

- ・誘導路、エプロン等の基本施設及び無線施設等への積雪。
積雪により誘導路が使用不可。
- ・鉄道が運休し、空港連絡バスは各方面全便運休、高速道路は通行止め、一般道は空港から各方面への道路に交通規制等により、空港周辺に渋滞が発生。
- ・旅客、送迎等の旅客ターミナルビル利用者と空港内従業員及び周辺住民などを合わせ、空港内で夜間を過ごす滞留者が200人発生。

2. 統括的災害マネジメントに向けた目標設定

(1) 滞留者（空港内に避難した周辺住民を含む）の安全・安心の確保

発災後、空港へのアクセスが途絶えたとしても、72 時間空港内に滞在することが可能となるよう、滞留者の安全・安心を確保。

- ・ 災害発生後 30 時間は平常と同等程度の電力及び上下水道機能を維持。
- ・ 災害発生時に空港内に残っている空港利用者が空港外に移動・避難するまでの必要な非常食（72 時間分）及び通信（携帯電話、Wi-Fi）の確保。

(2) 背後圏の支援及び航空ネットワークの維持又は早期復旧

- ・ 大規模地震により被災した場合であっても、警報解除後等復旧作業が開始でき次第、72 時間以内に民間航空機の運航が可能となる状態まで民航地区の誘導路、エプロン等の空港機能を復旧。
- ・ 特別警報級の気象（大雨、台風、大雪等）により被災した場合であっても、気象状況の回復後 72 時間以内に民間航空機の運航が可能となる状態まで、民航地区の誘導路、エプロン等の空港施設を復旧。

3. 「A2-HQ」の設置

(1) 「A2-HQ」の設置

- ・米子空港においては、設置基準に達する災害が発生した場合において、民航地区の総合対策本部として、「A2-HQ」を設置する。
- ・「A2-HQ」事務局（Pre-HQ）は大阪航空局美保空港事務所管理課が担うこととし、設置場所は美保空港事務所庁舎2階危機管理室とする。
- ・各構成員間の情報共有については、緊急時対応計画調整会議構成員あて通知するほか、電話、公用携帯電話、衛星電話、E-Mail、SAFENET等を利用する。
- ・設置基準については、以下の通りとする。

①地震

- ・境港市又は米子市で震度「6弱」以上の地震が発生した時は自動参集。

②悪天候

- ・飛行場警報発表時は参集準備を行い参集に応じられるよう備える。
特別警報の発表をもって自動参集（大雨、暴風、暴風雪、大雪）
- ・「非常に強い」台風が米子空港に大きな影響を及ぼす可能性がある進路が予想される場合

③上記①及び②に関わらず、災害の発生が予見され、かつ、空港の機能維持・復旧等

- について、関係者との総合的な調整が必要と認める場合は、「A2-HQ」を設置し必要な関係者を招集することができる。
- ・災害による復旧や滞留者対応等について関係者との統括的な調整が必要と美保空港長が判断した場合。
- ・他空港の運航状況等により、ターミナルビル内に滞留者が発生し関係者との統括的な調整が必要と美保空港長が判断した場合

(2) 「A2-HQ」の構成

- ・「A2-HQ」の構成は、美保空港事務所、航空会社、米子空港ビル(株)、(株)KAFCO、ハンドリング会社（日ノ丸自動車(株)）、鳥取県境港警察署米子空港警備派出所とする。

ただし、本部長が災害の規模、関係機関の体制等を勘案のうえ、必要に応じて以下の機関に参集を要請することができる。

中国地方整備局境港湾・空港整備事務所、航空自衛隊美保基地、陸上自衛隊米子駐屯地、第8管区海上保安部境海上保安部美保航空基地、CIQ、鳥取県、境港市、米子市、鳥取県警察本部、中国四国管区警察局鳥取県情報通信部、境港警察署、米子警察署、鳥取県西部広域行政管理組合消防局、鳥取県西部医師会、鳥取大学医学部附属病院、日本赤十字社鳥取県支部、空港関連企業、電気通信事業者等

※「A2-HQ」の構成員については、調整にあたり責任をもって対応できる者を基本とするが、実際に参集する者は、状況に応じて必ずしもその組織の長でなくても構わない。また、参集した者は携帯電話等の通信手段により「A2-HQ」が集約した情報を自機関に伝達する。

- ・「A2-HQ」の本部長は美保空港長、副本部長は米子空港ビル(株)代表取締役社長とする。
- ・現場の最終意思決定者は本部長とし、副本部長は本部長を補佐する。
なお、本部長不在の場合の代行順位は、①美保空港事務所管理課長、②美保空港事務所先任航空管制運航情報官とする。
- ・美保空港事務所職員のうち官執勤務時間外で登庁し本部を立ち上げる場合、最初に登庁したものから事務局（Pre-HQ）として情報収集及び本部立ち上げに努める。

（３）「A2-HQ」の役割

- ・「A2-HQ」は、次の事項を行う。
 - ①災害に関する情報の一元的な収集、記録・整理、関係機関等への発信
 - ②被害状況に基づく対応方針の決定及び計画実行の判断
 - ③決定事項に基づく関係機関への指示・要請
 - ④被災・復旧状況に応じた外部機関等への各種要請
 - ⑤運航状況の把握（情報収集）

【「A2-HQ」の参集イメージ】

災害発生直後

- 関係機関において、死傷者の有無、航空機の現状、運航状況等を把握し、事務局（Pre-HQ）に情報を報告。
- 事務局（Pre-HQ）は国土交通省航空局に連絡（第一報は15分以内）。
- 関係機関において、運航再開のための機能復旧に要する時間等を整理。
- 設置基準に基づき「A2-HQ」を設置（事務局（Pre-HQ）から各構成員に招集の連絡）



「30分後」
本部の招集

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ○対応方針や計画実行の決定 ・傷病者を含む滞留者への対応、空港外への避難の要否。 ・滑走路等の空港施設の復旧、運航再開の見通し。 ・広報方針の決定。 | <ul style="list-style-type: none"> ・「A2-HQ」の全構成員（参集可能な関係機関）を招集。 ・リモートでの参集が利用可能な環境を準備。 ・関係機関の対応（役割分担）を確認。 ・外部機関へ支援要請。 |
|---|--|



「60分後」
本部の招集

- 対応方針と役割分担を確認後、対応方針の決定に必要な機関のみ参集。

4. 全ての空港において策定すべき計画

(1) B-Plan (Basic Plan : 基本計画)

4-1. 滞留者対応計画

(1) 被害想定

- ・台風・豪雪等の発生により2次交通機関及び国道及び県道の交通機能が機能停止となり、航空旅客等の旅客ターミナルビル利用者と空港内従業員を合わせて、空港内で夜間を過ごす滞留者が200人発生。
(※必要に応じて流入が想定される周辺住民の数も考慮)
- ・滞留者が空港内で最大72時間滞在。

(2) 行動目標

- ・災害発生後、1時間以内に滞留者を安全な場所に避難させ、負傷者等への対応にあたり、2時間以内に滞留者数及び被害状況を把握。

(3) 役割分担

<表4-1-1 : 関係機関の役割分担> 【別添】

<表4-1-2 : タイムテーブル> 【別添】

＜表4-1-1：関係機関の役割分担【滞留者対応計画】＞

各機関	事前の備え	災害発生直後	応急復旧時
美保空港事務所	・庁舎の耐震化 ・緊急連絡系統の確認	・関係機関からの被害状況の収集・整理 ・国土交通省航空局への被害状況等の連絡 ・「A2-HQ」の設置(構成員の招集) ・医療機関への支援要請 ・自衛隊等への支援要請	・関係機関からの被害状況の収集・整理 ・国土交通省航空局への被害状況等の連絡
米子空港ビル(株)	・旅客ターミナルビルの耐震化 ・多言語メガホン、自動翻訳機、プラカード、ピクトグラム、拡声器の準備 ・備蓄品の準備	・航空旅客等の避難誘導 ・滞留スペースの確保 ・滞留者数の把握 ・電源、通信、上下水道等の確認 ・(必要に応じて)電源の確保 ・外国語を話せるスタッフの確保(韓国語1人、中国語1人) ・関係機関への協力要請(滞留者対応人員の確保等)	・非常食や飲料水の配布 ・毛布等の提供 ・携帯電話等の充電器の提供 ・簡易トイレの提供
航空会社	・緊急連絡系統の確認 ・備蓄品の準備	・飛行中の機内旅客や出発空港での旅客に対する情報提供	・非常食や飲料水の配布 ・毛布等の提供
旅客ターミナルビル内テナント	・緊急連絡系統の確認 ・備蓄品の準備	・営業時間延長又は再開に向けた調整	・滞留者等に対する飲食物の提供

＜表4-1-2:タイムテーブル【滞留者対応計画】＞

経過時間	被災状況	対応者			
		美保空港事務所	米子空港ビル(株)	航空会社	旅客ターミナルビル内テナント
災害発生直後	交通機関不通 滞留者200人 (概数)	・被害状況の収集・報告 ・本部構成員の招集 ・医療機関へ支援要請	・被害状況の収集・報告(第1報) ・避難場所の確保、避難誘導開始 ・滞留者数の把握 ・被害状況の収集・報告(第2報) ・以降、状況に変化があり次第報告(第n報)	・被害状況の収集・報告 ・避難誘導	・被害状況の収集・報告
1時間後	滞留者200人 (概数)	・被害状況の把握 (災害派遣要請・救出)	・備蓄品の提供準備 ・滞留者数の確定・要救護者の報告	・備蓄品の提供(作業補助)	
2時間後		・陸上輸送機関(バス等)調整	・備蓄品の提供	・備蓄品の提供(作業補助)	
48時間後	交通機関が 運行再開		・滞留者を交通機関へ案内 ・滞留者避難完了	・避難先調整	
72時間後	滞留解消		・避難場所の閉鎖		

4－2．早期復旧計画

（１）被害想定

- ・大規模地震の発生により誘導路面にクラックが発生し、航空機の運航が不可。

（２）行動目標

- ・災害発生後 6 時間以内に、必要な職員及び従業員が空港内に参集
- ・災害発生後 24 時間以内に、救援機（緊急物資の輸送や広域医療搬送等）が運航可能な状態まで誘導路等の空港施設を復旧。
- ・災害発生後 72 時間以内に、民間航空機が運航可能な状態まで誘導路等の空港施設を復旧。

（３）役割分担

<表 4－2－1：関係機関の役割分担> 【別添】

<表 4－2－2：タイムテーブル> 【別添】

(3) 役割分担

＜表4-2-1：関係機関の役割分担【早期復旧計画】＞

各機関	事前の備え	災害発生直後	応急復旧時
美保空港事務所	- 誘導路等の液化化対策 - 空港アクセス機能喪失時や夜間等における資機材や作業員等の輸送手段の検討 - 災害応急対策業務に係る関係機関（建設会社等）との協定締結	- 基本施設、無線施設、灯火・電気施設の被害状況の確認 - 関係機関からの被害状況の収集・整理 - 国土交通省航空局等への被害状況の報告 「A2-HQ」の設置（構成員の招集） - TEC-FORCEの派遣要請	基本施設、無線施設、灯火・電気施設の復旧
米子空港ビル(株)	防災資機材の準備	- 施設、設備の被害状況の確認と応急措置 - 被害箇所の立入制限規制 - 美保空港事務所へ被害状況を報告	各被害施設、設備の施工保守業者への早期復旧支援要請
航空会社(ハンドリング会社)	GSE車両の避難計画	航空機やGSE車両の被害状況の確認と美保空港事務所への報告	民間航空機の運航再開に向けた調整

＜表4-2-2：タイムテーブル【早期復旧計画】＞

経過時間	被害状況	対応者		
		美保空港事務所	米子空港ビル(株)	航空会社(ハンドリング会社)
災害発生直後	交通機関不通	- 被害状況の収集 - A2-HQの設置及び参集（情報連絡体制の確立） - 地震被害報告（第1報） - 被害状況収集・報告（第2報） - 以降、状況に変化があり次第報告（第n報）	被害状況の収集・報告	被害状況の収集・報告
1時間後		- A2-HQ連絡体制確立 - TEC-FORCE派遣要請（災害派遣要請）		
6時間後		- 職員参集完了 - 空港内施設確認	空港ビル施設被害確認・報告	
xx時間後		- 基本施設、無線施設、灯火・電気施設復旧開始 - 地震被害報告（確定版）		
24時間後	緊急航空機運航再開	基本施設等暫定復旧		
72時間後	民間航空機運航再開	セキュリティ施設暫定復旧	空港ビル施設暫定復旧	

(2) S-Plan (Specific-functional Plan : 機能別の喪失時対応計画)

4-3. 電力供給機能

(1) 被害想定

- ・大規模地震の発生により電源供給が機能停止し、空港への電力供給が寸断。

(2) 行動目標

- ・災害発生後、即座に非常用電源に切り替えるとともに、72 時間の電力を確実に確保するため、必要な燃料を確保。

(3) 役割分担

<表 4-3-1 : 関係機関の役割分担> 【別添】

<表 4-3-2 : タイムテーブル> 【別添】

(3) 役割分担

<表4-3-1: 関係機関の役割分担【電力供給機能】>

各機関	事前の備え	災害発生直後	応急復旧時
美保空港事務所	・電源施設等に対する予備品の購入 ・非常用電源設備やその稼働のための十分な燃料の確保	・中国電力(株)に対する各種要請（早期復旧や電源車の派遣、他の変電所からの送電等） ・可搬型発電機の搬入要請	・(必要に応じて)VFRによる離着陸を可能とするための体制の構築
米子空港ビル(株)	・非常用電源設備が72時間稼働するために必要な燃料の確保	・旅客ターミナルビル内の電源施設等の被害状況の確認と応急対応(機能喪失の原因究明) ・美保空港事務所へ被害状況の報告 ・(必要に応じて)旅客ターミナルビル内の電力供給エリア(滞留者の待機エリア)の限定化	・電力会社への復旧支援要請
航空会社(ハンドリング会社)	・非常用電源供給により運航に係る機能確保が可能な範囲の確認	・運航再開に向け、継続して機能確保が必要な範囲の確認	・電力供給が必要な範囲の確認
警察・消防等 (当該空港を拠点として救援活動等を実施する機関)	・非常用電源供給により運航に係る機能確保が可能な範囲の確認	・電源施設等の被害状況の確認	・(電源施設等に異常があった場合)電源施設等の復旧

<表4-3-2: タイムテーブル【電力供給機能】>

経過時間	被害状況	対応者			
		美保空港事務所	米子空港ビル(株)	航空会社(日ノ丸自動車(株))	警察・消防等
災害発生直後	商用電源停電	・被害状況等の確認、報告、共有等(第1報) ・電力会社への協力要請	・被害状況等の確認、報告(可能な範囲)	・被害状況等の確認、報告(可能な範囲) ・緊急電源による給電開始	・被害状況等の確認、報告(可能な範囲)
1時間後		・施設への給電状況確認(状況により)可搬型電源の搬入要請	・被害状況等の確認、報告 ・電気設備施工保守業者又は電力会社への復旧支援要請	・被害状況等の確認、報告	・被害状況等の確認、報告
xx時間後		・電力会社に対する各種要請(状況により)発電機燃料の供給要請	・復旧作業(必要に応じて)電力供給エリアの限定	・復旧作業	・復旧作業
72時間後	商用電源復旧		・空港ビル施設暫定復旧		

4－4．通信機能

(1) 被害想定

- ・大規模地震の発生により携帯電話の通信規制が行われ、音声通信が困難。

(2) 行動目標

- ・24時間以内に移動基地局による携帯電話通信環境を整備。
- ・72時間以内に固定電話での通信環境回復。

(3) 役割分担

＜表4－4－1：関係機関の役割分担＞【別添】

＜表4－4－2：タイムテーブル＞【別添】

(3) 役割分担

<表4-4-1: 関係機関の役割分担【通信機能】>

各機関	事前の備え	災害発生直後	応急復旧時
美保空港事務所	<連絡体制の構築> ・「A2-HQ」構成員との連絡体制の構築 ・代替通信手段(衛星電話等)の準備	<滞留者への対応> ・通信環境の情報収集 ・通信会社に対する移動基地局の派遣要請	
米子空港ビル(株)	<滞留者への対応> ・通信基地局の耐震性の確保 ・WiFi環境の整備	・被害状況の確認 ・空港事務所へ被害状況を報告 ・旅客への通信機能停止の案内	・通信業者へ復旧支援要請 ・WiFiが利用可能なエリアについて滞留者に対して情報提供
警察・消防等 (当該空港を拠点として救援活動等を実施する機関)	<連絡体制の構築> ・代替通信手段(衛星電話等)の準備		

<表4-4-2: タイムテーブル【通信機能】>

経過時間	被害状況	対応者		
		美保空港事務所	米子空港ビル(株)	警察・消防等
災害発生直後	電話回線不通	・被害状況等の確認、報告、共有等(第1報) ・衛星電話の展開 ・移動体(携帯)通信の状況確認	・被害状況等の確認、報告(可能な範囲) ・被害状況等の確認、報告	
1時間後		・NTTに対する各種要請 (空港近傍への移動基地局の展開を含む)	・各位通信事業者への復旧支援要請	
		・被害報告(確定報)	・滞留者に対してWi-Fi利用可能なエリア等の情報提供	
24時間後		・移動基地局による携帯電話通信復旧		
72時間後	電話回線回復	・加入電話回線回復	・空港ビル施設暫定復旧	

4－5. 上下水道機能

(1) 被害想定

- ・大規模地震の発生により空港までの上下水道管が損壊し上水が供給停止、同様に下水も機能停止。

(2) 行動目標

- ・滞留者用の飲料水と簡易トイレを 72 時間分確保。
- ・24 時間以内に給水車による給水開始。
- ・72 時間以内に上下水道復旧。

(3) 役割分担

＜表 4－5－1：関係機関の役割分担＞【別添】

＜表 4－5－2：タイムテーブル＞【別添】

(3) 役割分担

<表4-5-1: 関係機関の役割分担【上下水道機能】>

各機関	事前の備え	災害発生直後	応急復旧時
美保空港事務所	・連絡体制の確認	・自衛隊や水道局に対する給水車の派遣要請	
米子空港ビル(株)	・飲料水等備蓄品の準備	・被害状況の確認 ・空港事務所へ被害状況を報告 ・旅客への水道機能停止の案内	・給排水設備施工保守業者または米子市水道局へ復旧支援要請

<表4-5-2: タイムテーブル【上下水道機能】>

経過時間	被害状況	対応者		備 考
		美保空港事務所	米子空港ビル(株)	
災害発生直後		・被害状況等の確認、報告、共有等(第1報)	・被害状況の確認、報告(可能な範囲)	
1時間後		・関係機関への復旧支援要請 ・被害報告(確定報)	・給排水設備施工保守業者または米子市水道局への復旧支援要請 ・滞留者に対して水道機能利用可能エリア等への情報提供 ・飲料水等の配布、簡易トイレの配布	
24時間後		・給水車による給水開始		
72時間後		・上下水道復旧	・空港ビル施設暫定復旧	

4－6．燃料供給機能

(1) 被害想定

- ・大規模地震の発生により、空港周辺道路が通行不可能となり、空港への燃料陸送が停止。
- ・GSE車両用の備蓄燃料が枯渇。

(2) 行動目標

- ・災害発生 72 時間、空港外からの燃料供給が寸断されたとしても、空港内における残存燃料を有効活用することにより、燃料供給体制を維持。

(3) 役割分担

＜表 4－6－1：関係機関の役割分担＞【別添】

＜表 4－6－2：タイムテーブル＞【別添】

(3) 役割分担

<表4-6-1: 関係機関の役割分担【燃料供給機能】>

各機関	事前の備え	災害発生直後	応急復旧時
美保空港事務所		- 給油取扱所から備蓄燃料の残量や被害状況に対する情報の収集・整理 - 関係機関(国や自治体等)に対する燃料の供給要請	
(株)KAFCO	- タンク容量の確保 - 給油施設の点検		- 給油施設の応急措置及び機能回復 - 燃料の品質確認
米子空港ビル(株)			
日ノ丸自動車(株)		給油取扱所への優先供給の依頼	
警察・消防等 (当該空港を拠点として救援活動等を実施する機関)	〈連絡体制の構築〉 - 代替通信手段(衛星電話等)の準備	給油取扱所への優先供給の依頼	

<表4-6-2: タイムテーブル【燃料供給機能】>

経過時間	被害状況	対応者		
		美保空港事務所	米子空港ビル(株)	(株)KAFCO
災害発生直後		被害状況等の確認・報告、共有等(第1報)	被害状況等の確認・報告(可能な範囲)	被害状況等の確認・報告(可能な範囲)
1時間後			被害状況の確認、報告	被害状況の確認、報告
xx時間後			(残量に応じて)重油の給油依頼	復旧作業
24時間後	緊急航空機 運航開始			
72時間後	民間航空機 運航開始		空港ビル施設暫定復旧	給油施設暫定復旧

4－7. 空港アクセス機能

(1) 被害想定

- ・大規模地震の発生により、空港へのアクセス道路が通行止め。
- ・悪天候等の発生により大幅な遅延便が発生し、空港連絡バスの運行ができずに乗車希望者が滞留。

空港ターミナルビル内にて滞留者が40人発生。

(2) 行動目標

- ・滞留者を空港外に避難させるため、1時間以内に交通手段を確保。
- ・道路の被害、啓開、復旧状況に応じて、バスの増発やタクシーの増車。
- ・滞留者が72時間滞在できるための環境を確保。

(3) 役割分担

＜表4－7－1：関係機関の役割分担＞【別添】

＜表4－7－2：タイムテーブル【空港アクセス機能・大規模地震】＞【別添】

＜表4－7－2：タイムテーブル【空港アクセス機能・台風等（悪天候等）】＞【別添】

(3) 役割分担

＜表4-7-1: 関係機関の役割分担【空港アクセス機能】＞

各機関	事前の備え	災害発生直後	応急復旧時
美保空港事務所	・空港アクセス事業者の運行規程の把握と連絡体制の構築	・「A2-HQ」の設置、関係機関との連絡体制の構築 ・道路等の被害状況の情報を集約	・道路等の道路計画の状況及び復旧状況の情報を集約・分析 ・通常の運行路線を代替する空港連絡バスの運行に向けた調整 ・バス運行状況に係る情報提供依頼
空港アクセス事業者	・乗務員等の調整	・「A2-HQ」への被害状況や復旧見通しに関する連絡	・(必要に応じて)増発や臨時便の調整 ・通常の運行路線を代替する空港連絡バスの運行に向けた検討
米子空港ビル(株)	・代替交通手段の想定	・バス、鉄道等の公共交通機関関連運行情報の収集	・滞留者の滞在場所の確保 ・バス事業者等へ滞留者輸送の要請 ・滞留者に対する代替交通手段の運行情報の提供
日ノ丸自動車(株)	・代替交通手段の想定	・バス事業者への大幅遅延便の可能性等の情報提供	・国内外各空港の旅客への復旧状況の情報提供 ・バス事業者等へ滞留者の輸送の要請 ・滞留者に対する代替交通手段の運行情報の提供

＜表4-7-2: タイムテーブル【空港アクセス機能・大規模地震】＞

経過時間	被害状況	対応者		
		美保空港事務所	航空会社・米子空港ビル(株)	空港アクセス事業者
災害発生直後	大規模地震の発生により空港へのアクセス道路が通行止め	・運航状況等の確認(速報)	・運航状況等の確認(速報) ・関係機関へ情報提供 ・滞在場所の確保	・運航状況等の確認(速報) ・乗務員等の調整
		・道路等の被害状況、道路啓開の状況及び復旧状況の情報を集約・分析 ・通常の運行路線を代替するアクセスバスの運行に向けた調整	・空港連絡バスの係る情報提供(道路の被害状況、復旧見通し、通常の運行路線を代替するアクセス機能に関する情報提供)	・空港連絡バス運行状況、復旧見通し、通常の運行路線を代替するアクセス機能に関する情報提供
24時間後	段階的に運行再開			
48時間後	民間航空機運航開始			
72時間後	空港から全員出発		・滞留者等が全員空港からの出発を確認	

＜表4-7-2: タイムテーブル【空港アクセス機能・台風等(悪天候等)】＞

経過時間	被害状況	対応者		
		美保空港事務所	航空会社・米子空港ビル(株)	空港アクセス事業者
災害発生直後	台風等により定時運航に影響	・運航状況等の確認(速報)	・運航状況等の確認(速報) ・関係機関へ情報提供	・運航状況等の確認(速報) ・乗務員等の調整
羽田空港等出発後	おおむね22時以降の到着が見込まれる状況	・運航状況等の確認(到着予定時刻等)	・運航状況等の確認(到着予定時刻等) ・関係機関へ情報提供 ・バス事業者へ協力要請 ・空港連絡バスが運行できない場合、代替交通手段の検討、確保	・乗務員等の調整により、空港連絡バスの運行可能時間を判断
大幅遅延便到着	滞留者約200人		・滞留場所の確保 ・代替運行手段の運行情報提供	・空港連絡バス運行
1時間後	空港から全員出発		・滞留者が全員空港からの出発を確認	

5. 当該空港の利用状況や位置づけを踏まえ必要に応じて策定する計画

5－1. 貨物施設復旧計画

(1) 被害想定

- ・大規模地震の発生により、貨物施設の一部が損傷し、冷蔵設備等が使用不可。

(2) 行動目標

- ・災害発生後、72 時間以内に貨物施設機能を回復。
- ・基本施設等の安全確認が取れ次第、滞留貨物については、72 時間以内に他空港に搬出。
- ・さらに、他空港への輸送が困難な滞留貨物についても、災害発生後の運営開始に支障がないよう適切に処理。

(3) 役割分担

<表 5－1－1：関係機関の役割分担>【別添】

<表 5－1－2：タイムテーブル>【別添】

(3) 役割分担

<表5-1-1: 関係機関の役割分担【貨物施設復旧計画】>

各機関	事前の備え	災害発生直後	応急復旧時
美保空港事務所		・米子空港貨物施設の管理者から貨物施設の被害状況に関する情報の収集・整理	
米子空港ビル(株)		・被害状況の確認 ・空港事務所へ被害状況を報告	・被害設備等の修理業者への手配 ・貨物取扱事業者への連絡と貨物の避難先等の確認
航空会社(日ノ丸自動車(株))	・滞留貨物発生時の取扱いの調整 (対税関、対荷主、対フォワーダー等)		

<表5-1-2: タイムテーブル【貨物施設復旧計画】>

経過時間	被害状況	対応者		備考
		美保空港事務所	貨物施設管理者(米子空港ビル(株))	
災害発生直後	交通機関不通	・被害状況の収集 ・地震被害報告(第1報) ・地震被害収集・報告(第2報) ・以降、状況に変化があり次第順次報告(第n報)	・被害状況の収集・報告／避難開始 ・地震被害収集・報告(第2報) ・以降、状況に変化があり次第順次報告(第n報)	
1時間後		・地震被害報告(暫定報) ・空港内施設確認	・貨物ビル施設被害確認・報告	
xx時間後		・地震被害報告(確定報)	・貨物ビル施設復旧作業開始	
24時間後	緊急航空機 運航開始			
72時間後	民間航空機 運航開始		・貨物ビル施設暫定復旧	

6. 外部機関との連携

- ・ 美保飛行場における運航及び施設の管理等に関する協定 [昭和 55 年 11 月 1 日]
【美保空港事務所－航空自衛隊美保基地】
- ・ 美保空港における消火救難に関する協定書
【美保空港事務所－全日本空輸(株) [平成 21 年 5 月 18 日]、エアソウル(株) [令和元年 11 月 18 日]、香港航空有限公司 [令和元年 12 月 9 日]、米子空港ビル(株) [令和元年 11 月 18 日]、日ノ丸自動車(株) [平成 21 年 5 月 18 日]、日本通運(株) [平成 21 年 5 月 18 日]、国際航空給油(株) (現(株) K A F C O) [平成 21 年 5 月 18 日]、(株) セノン [平成 26 年 6 月 5 日]、上海吉祥航空(株) [令和 3 年 8 月 23 日]
- ・ 美保飛行場医療救護活動に関する協定 [平成 5 年 11 月 1 日]
【美保空港事務所－(社) 鳥取県西部医師会】
- ・ 美保飛行場医療救護活動に関する協定書細目 [平成 5 年 11 月 1 日]
【美保空港事務所－(社) 鳥取県西部医師会】
- ・ 合意事項 [平成 5 年 11 月 1 日]
【美保空港事務所－(社) 鳥取県西部医師会】

7. 情報発信

(1) 整理すべき情報と担当機関

- ・ 管理施設の被害及び復旧状況
【美保空港事務所、海上保安庁美保航空基地、米子空港ビル(株)、(株)K A F C O】
- ・ 空港内の滞留者の状況
【米子空港ビル(株)】
- ・ 地震や津波等の災害の状況
【気象庁関西航空地方气象台】
- ・ 民間航空機の運航計画及び運航状況
【全日本空輸(株)、エアソウル(株)、香港航空有限公司、上海吉祥航空股份有限公司、グレーターベイエアラインズ】
- ・ 旅客ターミナルビルや駐車場の運用状況
【米子空港ビル(株)、鳥取県西部総合事務所】
- ・ 空港アクセスの運行状況
【西日本旅客鉄道(株)、日ノ丸自動車(株)、松江一畑交通(株)、日ノ丸ハイヤー(株)】
- ・ 空港周辺の道路状況
【鳥取県警境港警察署】

(2) 情報の集約と発信

- ①上記(1)で整理された情報について、総合対策本部で集約。



- ②集約した情報を「A2-HQ」の各構成員に提供。

なお、その情報は現場の担当レベルまで正確に共有。

併せて、以下に対しても上記情報を提供

- ・ 国土交通省航空局災害対策本部（※連絡先を記載）
- ・ 大阪航空局災害対策本部（※連絡先を記載）



- ③「A2-HQ」が関係機関と調整の上、報道機関等の外部機関に提供する資料を作成し、情報を発信。

併せて、全ての関係機関（美保空港事務所、米子空港ビル(株)、航空会社等）のWebサイトに同じ情報を掲載（関係機関が有するSNS等のツールも活用）。



- ④滞留者に対しても、米子空港ビル(株)が情報を提供。

8. 訓練計画

(1) 訓練の実施

- ・「A2-HQ」主催の訓練を、毎年度8月までに行う。
(※最低でも年1回は開催)
- ・訓練の企画・立案は美保空港事務所が行う。
- ・訓練の実施後、アンケート調査を実施し、参加機関の要望や提案等を募る。
- ・訓練の結果等を踏まえ、必要に応じて、A2-BCPの改訂を行う。

(2) 日常点検の実施

- ・美保空港事務所、米子空港ビル(株)は、最低1年に1回、非常用電源の稼働確認を行う。
- ・美保空港事務所、米子空港ビル(株)は、最低1年に1回、非常食、飲料水、非常用トイレ、毛布等、備蓄品の確認を行う。
- ・美保空港事務所、米子空港ビル(株)は、最低1年に1回、法令点検を必要としない非常用機器の動作確認を行う。

9. 各施設の担当部署と技術者の配置状況

米子空港は、その規模や各機関の人員配置の都合上、航空灯火に係る監視業務の受注業者（２名）を除き、空港事務所に施設担当技術者は配置されていない。

各施設の機能維持や早期復旧については、大阪航空局本局関係課室及びその管轄の他事務所に所属する施設運用管理官等（TEC-FORCE含む）が担当する。

また、大規模な災害復旧工事に当たっては、大阪航空局本局が関係機関と調整の上、地方整備局組織規則第１０条８に則り、中国地方整備局（境港湾・空港整備事務所）が実施する。